Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. Cena egzemplarza 75 gr.

NR. 13. WARSZAWA, DN. 1 LIPCA 1928 R. ROK II.

RUCH SAMOCHODOWY

DWUTYGODNIK ILUSTROWANY, POŚWIĘCONY SPRAWOM KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ,

Organ Właścicieli Samochodów Eksploatacyjnych R. P.

Redakcja i Administracja: ul. Smolna 38, tel. 254-20. Otwarta od g. 9 — 1 pp. i od 3—7-ej wiecz.
Redaktor przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki od godz. 6—7 wiecz.
Konto Czekowe P. K. O. 17,175.

PRENUMERATA:		CENA OGŁOSZEŃ:
Rocznie	12 zł.	$^1/_1$ str. zł. 200, $^1/_2$ str. zł. 110, $^1/_4$ str. zł. 65, $^1/_8$ str. zł. 40.
Półrocznie	7 zł.	Okładki 10 % drożej.
Kwartalnie	3 zł. 50 gr.	Fotografje i klisze na koszt klijenta.

Redaktor: **Kpt. Józef Sawczyk.** Wydawca: **Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych.**

U naszych sąsiadów.

Dzięki naszemu obecnemu prezydentowi powstał Instytut dla badań chemicznych. I dziś każdy z nas może z dumą i ze spokojem ducha patrzeć w przyszłość, gdyż mamy zaczątek potęgi polskiego przemysłu. Wolnością i szacunkiem obdarza dziś naród nie generał-żołnierz a inżynier-robotnik, nie strategik a organizator.

Wymownym dowodem tego są Niemcy. Przegrana wojna odebrała im ziemie kiedyś przywłaszczone. A w głębinach w pozostałej nie znaleźli dostatecznej ilości kopalń, które są niezbędne dla rozwoju własnego przemysłu i uniezależnienia państwa. To też sięgnęli w głębie rozumu ludzkiego, z którego wydobyto to, co im ziemia dać nie mogła. Z pomocą chemji stworzyli sztucznie (syntetycznie) benzynę, nawozy, kauczuk i tem podobne. I w ten sposób uniezależnili się od zagranicy.

Marcel Berthelot pierwszy podał myśl, że przez suchą destylację węgla i działając wodorem można otrzymać węglowodory, składem chemicznym analogiczne do nafty, z których następnie przez frakcjonowanie wydobyć można benzynę.

Z ekonomicznego bowiem puktu widzenia o wiele wydajniejszem jest zużywanie węgla i torfu pod wielorakiemi przetworzonemi formami, aniżeli zużywanie go w stanie surowym. (Patrz № 11 z dnia 1/V b. r. artykuł pod tytułem: „Dziadzio-gaz w stadjum odmłodzenia").

W 1913 roku w Niemczech Bergius i Billwiller zajęli się problemem przemiany węgla w węglowodory działając wodorem na węgiel pod ciśnieniem około 200 atmosfer i w temperaturze od 400° C. do 500° C. Otrzymali oni produkty stanowiące do 50 na 100 wagi węgla, a mianowicie gazolinę i smołę zmieszane w kilku złożonych związkach organicznych.

Pierwszy patent został zgłoszony w Niemczech przez Badische Anilin und Soda Fabrik. Dotyczył on syntetycznej produkcji węglowodorów przez redukcję tlenku węgla przy ciśnieniu dochodzącem do 200 atmosfer i w temperaturze od 300° C do 400° C.

Jeżeli mamy wierzyć oświadczeniom Bergiusa na zjeździe w Pittsburgu z jednej tonny węgla otrzymać można 150 kilogramów gazoliny przechodzęcej przed 225° C. oraz przeszło 200 kilogramów oleju zawierającego produkty karbolowe. A z osadu jeszcze można wydobyć 60 kilogramów olejów ciężkich.

I. G. Farbenindustrie na destylację torfu posiada własny patent, który w niektórych punktach ma podobieństwo z patentem Bergiusa. Z tego też powodu I. G. Farbenindustrie stara się o prawo korzystania z patentu tego ostatniego. Zagranicą Niemcy skupują wszystkie pokrewne patenty, aby przez to miec wpływ w międzynarodowym przemyśle.

Znaczny postęp został osiągnięty dzięki patentowi Fischera i Tropscha, którzy otrzymali węglowodory analogiczne do nafty działając wodorem i tlenkiem węgla w obecności katalizatora *). Przyczem ważnem jest, że ten proces, nie wymaga jak u Bergiusa wysokiego ciśnienia dochodzącego do 200 atmosfer, lecz odbywa się w normalnem ciśnieniu atmosferycznem i w temperaturach dostatecznie niskich, aby uniknąć wytwarzania się metanu. Jako katalizatora Fischer używał żelaza i kobaltu z wykluczeniem niklu, który posiada skłonność do łatwego wytwarzania metanu.

Z jednego metra sześciennego gazu wodnego można więc otrzymać 200 gram węglowodorów stałych, płynnych lub łatwo — topliwych, przyczem mieszaninę poddaje się kilkakrotnemu przechodzeniu na katalizatory. Przyjmując na spotrzebowanie 750 gramów węgla jeden metr sześcienny gazu, to z jednego kilograma węgla kamiennego będzie można otrzymać 270 gram węglowodorów. Jeżeli zważymy, że wydajność przemiany gazu na węglowodory płynne jest 85 na 100, czyli innemi słowy, z 4 i pół kilogramów węgla kamiennego otrzymamy jeden kilogram węglowodorów. A porównawszy do ceny rynkowej otrzymamy osiem razy większą cenę, jak węgla.

Ten patent Fischera i Tropscha nabyły koksownie z Zagłębia Ruhry, przedstawia on bowiem wielką korzyść dla niemieckiego przemysłu. Potężny trust, o którym wyżej wspominaliśmy, pod firmą I. G. Farbenindustrie w Lennie koło Marseburga w Saksonji posiada dla wyrobu amoniaku syntetycznego olbrzymie fabryki w pobliżu pokładów torfu i węgla brunatnego. Różne przypuszczenia nasuwa mimowolne wygadanie się doktora Kraucha, dyrektora wyżej wspomnianej firmy co do sposobu postępowania przy otrzymywaniu węglowodorów, przez destylację w temperaturach nizkich i regulowanych według swej woli jak również ciśnienie wodoru może być dowolnie regulo-

*) Reakcja łączenia się wodoru i tlenu po ich zapaleniu, a więc po ogrzaniu do wysokiej temperatury odbywa się nadzwyczaj szybko i gwałtownie. Można jednak przyspieszyć reakcję i w temperaturze zwykłej, jeżeli do mieszaniny reagującej dodamy czerni platynowej, to jest platyny bardzo drobno sproszkowanej.

Takie zjawiska polegające na powiększeniu, lub niekiedy na zmniejszeniu prędkości reakcji przez obecność ciał, które w tej reakcji widomie nie biorą udziału nazywami katalizą, a ciała wywołujące tą zmianę prędkości reakcji — katalizatorami.

wane i przy tym procesie używa się różnych katalizatorów. To nasuwa myśl, że proces ten odbywa się na innych zgoła zasadach, jak poprzednio opisane patenty.

Poddając torf suchej destylacji, jak węgiel w gazowni, otrzymuje się maź pogazową, składającą się z całej serji olejów mineralnych oraz smołę, w której znajdują się węglowodory i związki karbolowe o złożonej budowie. Z jednej tonny torfu można otrzymać od 60 do 130 kilogramów tych produktów. Przez destylację frakcjonowaną smoła zwyczajna daje różne gatunki smarów, parafinę i t. d. A przy drugiej dopiero destylacji dochodzimy wreszcie do lekkiej benzyny, nafty, olejów wysokich, średnich i nizkich gatunków, parafiny i t. d.

Ten proces nie wymaga wysokich temperatur, a można go otrzymywać w nizkich i przy współudziale katalizatorów. W dosłownem więc znaczeniu nie działa syntetycznie, lecz przez szereg następujących po sobie procesów, prowadzących do szukanego produktu.

Podług raportu dyrektora Kraucha wydajność codzienna I. G. Farbenindustrie jest obecnie od 12 do 20 ton benzyny ze 100 ton torfu.

Państwo niemieckie posiada bogate pokłady torfu. W 1926 roku wydobyto 139 miljonów ton torfu. Cena kosztów jednej tonny torfu loco fabryka wynosi 2 złote 12 groszy. Z 30 miljonów ton torfu przy powyżej opisanym systemie można otrzymać rocznie 2 miljony ton benzyny. Te 30 miljonów ton torfu stanowi prawie piątą część wydobytego w całych Niemczech w 1926 roku torfu. W razie wypadku wojny Niemcy już dziś zaspokoją swoje zapotrzebowanie własną benzyną otrzymywaną syntetycznie.

Do fabrykacji syntetycznej alkoholu Niemcy przystąpiły już od roku 1923. W tym czasie Badische Anilin und Soda Fabrik w Merseburgu fabrykowała około 20 ton dziennie alkoholu metylowego.

Z alkoholu metylowego lub metanu można tworzyć związki węglowe, zastępując jeden litr benzyny przez półtora litra metanu. I. G. Farbenindustrie produkuje rocznie 24000 ton metanu dla celów chemicznych.

Od paru miesięcy anonimowe towarzystwo Deutsche Gazolin, którego głównymi akcjonarjuszami są I. G. Farbenindustrie, Standard Oil i Grupa Royal Dutch, sprzedaje syntetyczną benzynę bez żadnej różnicy w cenie z naturalną. Benzyna syntetyczna jest dostarczana głównie przez I. G. Farbenindustrie. W zeszłym roku towarzystwo przyjęło zamówienie na 120 tysięcy ton benzyny. Na rok 1928 zdolność produkcji jest przewidziana na 300 tysięcy ton.

Podług obliczeń profesora Brückmanna koszt jednej tonny syntetycznej nafty oczyszczanej wynosi 90 marek, a nawet może być obniżony do 70 marek. Gdy tymczasem tonna nafty mineralnej kosztuje od 140 do 190 marek. A więc prowadzenie fabrykacji nafty syntetycznej jest z góry zapewnione.

Są tendencje Rządu Rzeszy, aby ten ważny ośrodek przemysłu fabrycznego otoczyć specjalną opieką przez obniżenie taryfy kolejowej dla firmy I. G. Farbenindustrie i prawdopodobnie przez podniesienie stawki celnej dla nafty i produktów naturalnych.

Istnieją zresztą wszelkie ku temu dane, aby przypuszczać, że Standard Oil i Grupa Royal Dutch zawarły ciche porozumienie z firmą I. G. Farbenindustrie, gdyż na rynku wewnętrznym Rzeszy niema różnicy w cenie między naturalną i syntetyczną benzyną. Z tego można wnioskować, że Niemcom nie zależy już na dowozie do nich nafty, gdyż wyrabiają i mogą wyrabiać ilości dostateczne dla swego zapotrzebowania.

Towarzystwo Vereinigung der Teerinteressen, które popiera Węglowy Syndykat w ostatnich czasach zbudowało fabryki w Duisburg-Heiderich dla **fabrykacji syntetycznej** benzyny pośrednio między patentem Bergiusa i Fischer- Tropscha. Lecz z pomiedzy tych wszystkich towarzystw największe znaczenie posiada I. G. Farbenindustrie.

Musimy tu podkreślić, co znaczy organizacja narodu na pozór tak łudząco usypiająca czujność swych sąsiadów komedją, na scenie których głównymi marjonetkami są komuniści, monarchiści, socjaliści, demokraci i faszyści i Bóg wie jacy jeszcze junkersmani, a za kulisami w gronie rodzinnym pracują nad potęgą własnego państwa. A jako dowód cały szereg patentów dla uniezależnienia się od zagranicy. Z pomiędzy tych patentów przytoczymy jeszcze patent Erlenbach-Rasching i system Blümmera.

Ten ostatni jest oparty na tak zwanym systemie cracking, stworzonym przez amerykańskiego profesora Jounga. Stany Zjednoczone Ameryki Północnej przy zastosowaniu systemu cracking zyskały około 8 miljonów ton benzyny rocznie więcej, aniżeli przy stosowanych dawniej systemach dystylacji ropy naftowej.

Jest jeszcze w Niemczech przeszło 500 patentów zgłoszonych dla fabrykacji syntentycznego płynnego paliwa.

I my na tem polu nie ustępujemy zagranicy. Mamy cały szereg prac, z których wymienimy ostatnie próby czynione nad mieszanką benzyny z alkoholem systemu profesorów Politechniki Warszawskiej pp. Iwanowskiego i Taylora.

My, jako państwo rolnicze, rozpowszechniając systemy wyżej wspomnianych profesorów przyczyniamy się do zbogacenia przemysłu rolnego, jak i do jego rozwoju. Gdyż nie trzeba zapominać, że chociaż posiadamy u siebie węgiel, torf, naftę, lecz przedewszystkiem jesteśmy państwem rolniczem.

Inż. *Fr. Watraszewski.*

Benzyna, Chemja i Historja

Przypominamy sobie niedawne czasy historji, kiedy Niemcy, nie mając benzyny, przysłali via Berlin swego komiwojażera do Polski z aparatami Lufthauzy ze stajni Junkersa. Sprytny agent szczegółowo zanalizował „Stolz Polen" i rzekł: „Cała Europa od wschodu do zachodu fruwa w powietrzu. Wy, którzy tak lubicie ją naśladować będziecie także fruwali na polskich Junkersach, a jako rekompensatę za każdy kilometr lotu dacie mi kilogram polskiej benzyny".

Możnowładcy, którym podatnik zaufał, krzyknęli jednogłośnie „Niech żyje, niech żyje nam!" Pod czarodziejskim dźwiękiem tych słów powstała firma „Aerolloyd".

Płatowce Junkersa szumiały nad terytorjum polskiem, napawając ucho dumą. Na lotnisku coraz więcej aparatów z demobilu a wraz z niemi instruktorów, inżynierów, techników i pilotów, mających wizę polskiego konsulatu i najlepsze Zeissa aparaty fotograficzne i mówiących tylko i wyłącznie po niemiecku, gdyż polskie Junkersy nie zapomniały jeszcze swej ojczystej mowy.

Latamy z północy na południe, ze wschodu na zachód nad całą obroną narodową i to wszystko za jeden kilogram benzyny.

Djabli nadali Bergiusa, Bilwillera, Fischera, Tropscha, Badische Anilin und Soda Fabryk, I G. Farbenindustre, którzy uzyskali patenty na wyrabianie sztucznej benzyny z torfu i węgla. Przy badaniach, doświadczeniach i próbach okazało się, że niczem nie ustępuje polskiej naturalnej benzynie.

W „Aerolloydzie" poczęto się pakować, jak w wędrownym cyrku, gdyż cenne dolary nie można już było kupować za papier-mark. Niemieckich pilotów, amatorów fotografji zastąpiono przez tubylców, a Grabski wprowadził pożądaną złotówkę. Wobec tego „Aerolloyd" już był spakowany na furach, główny dyrektor na koźle już usta miał otwierać dla wymówienia „wio!" — gdy tu nadbiegli jak z Moskwy Franciszki padli na kolana i błagać poczęli „Nie opuszczaj nas w tej tragicznej chwili, pozostań z nami. Kiedy mam straty, rzecze im dyrektor. Straty pokryjemy i zarobek damy. Wohlbedacht dyrektor tak się tem rozczulił, że na znak przyjaźni przefarbował swe obywatelstwo i nazwisko zmienił, zrywając wszelką tradycję i kontakt z grobami swych ojców, którzy nie znając polaków byli ich wiecznymi wrogami. A na znak, że kocha Polskę i szanuje jej papierowe znaki kazał sobie zapłacić tylko cztery złote za kilometr lotu.

Na cośmy się zgodzili, bo jak się tu nie zgodzić za tak wielkie czyny, które dawny Wahlbedacht, a dzisiejszy Wygard zrobił, a w dowód że my gościnny naród, więc go obdarowano i powierzono jego pieczy dyrekcję polskiej benzyny.

To było celowe, gdyż z ilości benzyny, jakie wojsko bierze mógł światu głosić o naszej pokojowej tendecji i tak z „Aerolloydu" powstał „Aerolot". Dzięki Wygardowi latamy w przestworzach 3500 kilometrów dziennie latem i zimą. Zimą — czego nawet Niemcy nie potrafią u siebie. Gdyż płacą oni za każdy kilometr pół marki, my zaś 4 złote.

Latamy ze wschodu na zachód i wszystko wszystkich wozim na tych skrzydłach Lufhausy, oprócz pasażerów i poczty.

Niemcy mają inżyniera Rohrbacha a ten tajemnicze aeroplany, aeroplany zaś fosgen.

inż. *Włodzimierz Kopczewski.*

METROLITRAŻ

W artykule pod powyższą nazwą jedno z pism zagranicznych proponuje stosowanie nowej zasady przy podziale według kategorji samochodów mających wziąć udział w wyścigach, lub innych zawodach sportowych.

Dotychczas zawsze samochody dzielono na kategorje według litraża; obecnie zaś proponuje się podział nie według samego tylko litraża, lecz według litraża przypadającego na metr drogi. Na tem polega zasadnicza różnica, która na pierwszy rzut oka może się wydać nieznaczną, w rzeczywistości zaś tak nie jest.

Główne żądanie jakie stawiamy samochodom jest to żądanie — drogowe, czyli możność poruszania się, poczem następują żądania: szybkości, wygody i oszczędności. Jednak, niestety, to główne żądanie niema w praktyce zastosowania, oraz nie bierze się pod uwagę podczas zawodów, przy podziale samochodów na kategorje. W pierwszych latach automobilizmu dzielono samochody według mocy silników, lecz wkrótce, gdy zaczęto używać takich określeń jak 14—80 HP dla samej maszyny, to dla charakterystyki samochodów zdecydowano przyjąć powszechnie ich litraż. Lecz nie zmienia to wcale postaci rzeczy; droga w dalszym ciągu nie bierze się pod uwagę i do jednej i tej samej kategorji zalicza się często maszyny znacznie różniące się pod względem technicznym. Staje się to dla tego, że przy określeniu charakterystyki samochodu bierze się siła osiągana przez silnik w *jednostkę czasu*. Obecnie zaś proponuje się określać charakterystykę samochodów siłą rozwijaną przez silnik *na jednostkę drogi*. Określeniem tej siły służy litraż na metr drogi czyli w skróceniu „metrolitraż". Określenie metrolitraża odbywa się następująco: na kole rozpędowem rysuje się kredą kreskę. Następnie popycha się samochód powoli włącza bezpośrednią przekładnię i liczy się ilość obrotów koła rozpędowego na dokładnie oznaczonej przestrzeni (na 5 lub 10 mtr.). Tym sposobem określamy ilość obrotów przypadającą na metr drogi. Pozostaje pomnożyć tę cyfrę na litraż danej maszyny, aby otrzymać metrolitraż danego samochodu.

Co się tyczy samego sposobu określania metrolitraża zachodzi pytanie, czy jest to jedyny sposób określania tegoż? Nie. Metrolitraż można obliczyć bez zastosowania podanego wyżej sposobu, gdyż ankieta, którą się wypełnia przy zgłaszaniu maszyn biorących udział w zawodach, zawiera wszystkie potrzebne do tego dane. Jednak nie zawsze rozporządza się czasem do przeprowadzenia niezbędnych obliczeń, gdyż uczestnicy zawodów często zgłaszają się w ostatniej chwili. Dla posunięcia zaś samochodu bez benzyny na parę metrów czas zawsze się znajdzie, a stosując ten prosty sposób otrzymujemy dane zupełnie ścisłe.

7-my międzynarodowy raid samochodowy

Od 17—24 czerwca r. b. trwał tegoroczny raid samochodowy zorganizowany przez Automobilklub Polski.

Raid się rozpoczął dnia 17 czerwca r. b. w Warszawie na placu Saskim, skąd o g. 10 rano rozpoczął się start pierwszych maszyn.

Wystartowały 29 następujących maszyn:

Nr. raidowy	Klasa	Litraż	Marka	Kierowca
1	C	4,890	Steyr	inż. Z. Zangl
2	„	4,775	Chrysler	inż. Krzeczkowski
3	D	2,996	Austro-Daimler	Hr. Adam Potocki
4	„	„	„ „	Euzebjusz Dzierliński
5	„	„	„ „	inż. Henryk Liefeldt
6	„	2,992	Bugatti	Bronisław Frühling
7	„	2,700	Stetysz	Stefan hr. Tyszkiewicz
8	„	„	„	Stanisław hr. Gorzemski
9	„	2,570	Lancia	Józef Grabowski
10	„	2,370	„	Stefan Zawadzki
11	D	2,300	Bugatti	Stanisław Szwarcstein
12	„	2,150	Overl.-Whippet	Paweł Bitschan
14	„	2,120	Renault	R. Korybut Daszkiewicz
15	E	1,848	Ansaldo	inż. Wł. Starkel
16	F	1,496	Bugatti	Tadeusz Winnicki
17	„	1,495	Steyr	Charles Betaque
18	„	„	„	Henryk hr. Shönfeld
19	„	„	„	Władysław Żukowski
20	„	„	„	Franciszka Lüning
21	„	1,476	Renault	Marcel Barthès
22	„	„	„	Z. Skarbek Tłuchowski
23	„	„	„	Leon Courtin
24	G	1,100	Tatra	Witold Rychter
25	„	„	„	Edmund Kuczewski
26	„	„	„	Tadeusz Koziański
27	„	0,990	Fiat	Cipriano Illiano
28	„	„	„	Rachnenfeld
29	„	„	„	Perczyński

Autobus Miesse został z raidu wycofany.

Przebieg poszczególnych etapów był następujący:

I etap Warszawa — Druskienniki 395 Klm. Pierwszy dzień raidu był dla uczestników nie bardzo pomyślny. Sam-Bugatti № 16 (kierowca Winnicki) uległ wy-



W czasie startu na placu Saskim.

padkowi już na kilkanaście kilometrów za Warszawą, a sam. Overland Whippet № 12 (kierowca p. Bitschan rozbił karter. Samochody te zostały wycofane.

II etap Druskienniki — Łuck 548 Klm. Pogoda zimna, deszcz. Wskutek najechania na konie uległ wypadkowi i został uszkodzony sam. Renault № 23. Kierowca Barthés i kontroler kpt. inż. Pawluć zostali lekko skaleczeni. Sam. Ansaldo № 15 kierowany przez inż. Starkla wytopił panewki.

III etap Łuck — Jaremcze około — 500 Km. Etap ten został przebyty w bardzo ciężkich warunkach atmosferycznych.

W trasie tego etapu było 35 km. rozoranej drogi, a $^1/_3$ całej trasy była droga górska.

IV. Etap Jaremcze — Truskawiec.

Etap został przebyty w bardzo ciężkich warunkach, ponieważ wskutek deszczu droga rozmokła pokryła sią błotem. W połowie drogi spotkała samochody straszna ulewa, która trwała bez mała 3 godziny.

Na tym etapie zdarzyły się aż 3 wypadki:

Nr. 10 — Lancia, prowadzona przez p. Zawadzkiego, skutkiem zarzucenia rozbiła się o słup telegraficzny; wypadku z ludźmi nie było. Samochód był niezdatny do dalszej jazdy.

Nr. 14 — Renault, prowadzony przez p. Korybut-Daszkiewicza, uległ wypadkowi.

Nr-owi 23-mu — Renault, prowadzonemu przez p. Courtan, spadło w czasie jazdy koło

V Etap Truskawiec — Krynica. 305 klm.

Droga dobra wypadków nie było.

VI Etap Krynica—Busk 421 km. Na tym etapie odbyła się próba szybkości górskiej na Kocierzy. W czasie górskiej próby na Kocierzy samochód nr. 6 Bugatti prowadzony przez p. Bronisława Frylinga uległ wypadkowi, mianowicie tuż po starcie zapalił się motor. Samochód jechał z palącym się motorem 32 sek. Dzieki przytomności kierowcy i mechanika zdołano płonący motor ugasić, przykrywając go płaszczami i zasypując ziemią. Kierowca i mechanik poparzyli ręce. Reszta załogi bez szwanku. Samochodem tym jechał kontroler inż. Ciąglński i przedstawiciel Pat'a. Maszyna została wycofana z raidu, mając dwa punkty dodatnie.

VII Etap Busk—Warszawa 390 Km. W tym dniu odbyła się próba szybkości płaskiej pod Raszynem.

Wynik próby był następujący:

Wł. Starkel na Anseldo (nr. raidowy 15) przebył kilometr ze stojącego startu w 1 min. 0,87 sek., a z rozbiegu w 44,03 sek.



Park postoju.

M. Potocki na Austro-Daimlerze (poza konkursem) — 43,48 sek. i z rozbiegiem — 30,02 sek.

Marcel Barthes na Renault (nr. 21) — 1 min. 2,90 sek. i 50,22 sek.

Zdzisław Skarbek Tłuchowski na Renault (nr. 22) — i min. 5,45 tek. i 51,34 sek.

Józef Grabowski na Lancie (nr. 9) — 45,65 sek. i 33,66 sek.

Leon Courtin na Renault (nr. 23) — 1 min. 8,37 sek. i 48,95 sek.

Inż. W. Krzeczkowski na Chryslerze (nr. 2) — 46,78 sek. i 33,50 sek.

Tadeusz Winnicki na Bugatti (nr. 16) — 50,68 sek. i 36,40 sek.

Stefan Tyszkiewicz na Stetyszu (nr. 7) — 1 min. 3,64 sek. i 49,18 sek.

Stan. Ostroróg-Gorzeński na Stetyszu (nr. 8) — 1 min. 8,78 sek. i 49,65 sek.

H. Liefeldt dwa razy startujący z powodu błędu w chronometrze, na Austro-Daimlerze (nr. 5) — 42,43 sek. i 30,4 sek.

A. Potocki na Austro-Daimlerze (nr. 3) — 46,45 sek. i 35,2 sek.

E. Dzierlińskl na Austro-Daimlerze (nr. 4) — 52,96 sek. i 36,65 sek.

H. Schönfeld na Steyerze (nr. 18) — 51,45 sek. i 39,26 sek.

W. Żukowski na Steyerze (nr. 19) — 57,16 sek. i 43,23 sek.

Z. Rahnenfeld na Fiacie (nr. 28) — 54,48 sek. i 42,54 sek.

C. Iliano na Fiacie (nr. 27) — 52,42 sek. i 40,97 sek.

W. Perczyński na Fiacie (nr. 29) — 52,61 sek. i 40,74 sek.

T. Koziański na Tatrze (nr. 26) — 1 min. 9,41 sek. i 56,87 sek.

W. Rychter na Tatrze (nr. 24) — 1 min. 2,20 sek. i 59,84 sek.

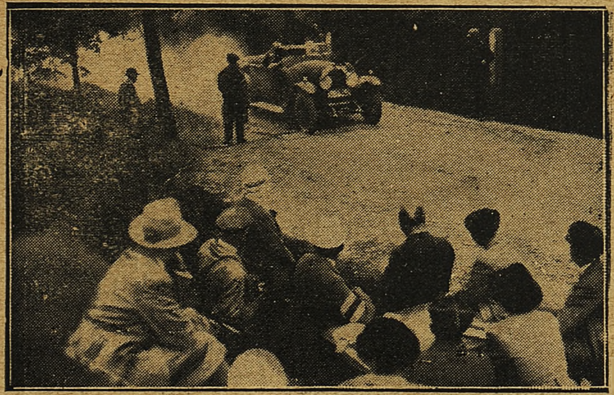
Ch. Betabue na Steyerze (nr. 17) — 57,96 sek. i 46,30 sek.

G. Zangl na Steyerze (nr. 1) — 41,81 sek. i 30,91 sek.

E. Kuczewski na Tatrze (nr. 25) — 1 mim. 6,11 sek. i 83,80 sek.

Pani Luening na Steyerze (nr. 20) — 1 min. 2,34 sek. i 49,22 sek.

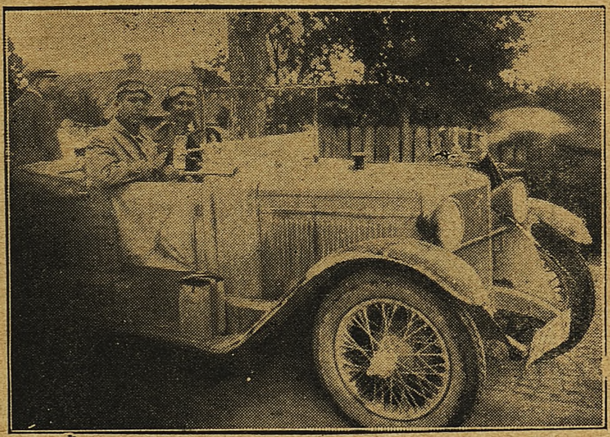
R. Korybut-Daszkiewicz na Renault (nr. 14) — 1 min. 0,74 sek. i 46.95 sek.



Na finiszu kilometr lancée.

A) Klasyfikacja ogólna: I nagroda — puhar Automobilklubu Polski — Cipriano Illiano (Nr. 27, sam. Fiat, ltr. 0,990, klasa G). II nagroda (ofiarowana przez wice-prezesa A. P., p. Stefana) — Henryk hr. Schönfeld (Nr. 18, sam. Steyr, ltr. 1,495, kl. F). III nagroda (ofiarowana przez firmę Standard Nobel) — Henryk Liefeldt (Nr. 5, sam. Austro-Daimler, ltr. 2,999, kl. D).

B) Klasyfikacja specjalna: 1) Nagroda p. ministra spraw wojskowych za regularność jazdy (na razie nie ustalono). 2) I. nagroda ministerjum robót publicznych, za najlepsze wyniki 2 samochodów polskiej konstrukcji, firma „Stetysz" (Stefan hr. Tyszkiewicz, 2 sam. Stetysz, ltr. 2,700, kl. D). 3) II. nagroda ministerjum robót publicznych (przechodnia) za najlepsze rezultaty bez względu na próby szybkości — Adam hr. Potocki (sam. Austro-Daimler, ltr. 2,999, kl. D). 4) Nagroda dla zespołu fabrycznego — firma „Austro-Daimler" w Warszawie, 5) Nagroda komisji sportowej A. P. dla członka jednego z klubów automobilowych,



Fiat Nr. 27 I-sza nagroda.

uznanych lub afiljowanych, który prowadząc własny samochód, osiągnie najlepsze rezultaty — Henryk Liefeldt (sam. Austro-Daimler, ltr. 2,999, kl. D). 6) Nagroda prezesa Automobilklubu Polski, ś. p. Stanisława Grockiego, dla jednego z klubu uznanych lub afiljowanych, którego członek osiągnie najlepsze rezultaty — Henryk hr. Schönfeld (sam. Steyr. ltr. 1,495. kl. F dla Oesterr. Automobil-Club w Wiedniu). 7) Nagroda prezesa Automobilklubu Polski, Karola hr. Raczyńskiego, dla członka jednego z klubów automobilowych uznanych lub afiljowanych, który prowadząc maszynę o zamkniętej karoserji, należącej do jednej z klas D lub E, osiągnie najlepsze wyniki — Stefan hr. Tyszkiewicz (sam. Stetysz, ltr. 2,700. kl. D). 8) Nagroda prezesa komisji sportowej A. P., p. Janusza Regulskiego, dla zespołu klubowego (przechodnia) — Automobilklubowi Polski, zdobyta poraz pierwszy przez zespół, składający się z pp.: Henryka Liefeldta, Józefa Grabowskiego i Stefana hr. Tyszkiewicza. 9) Nagroda czasopima „Auto", dla kierowcy, jednemu z pośród dwu pierwszych grup, który ukończy raid bez punktów karnych i posiadać będzie najtańsze podwozie — Cipriano Illiano (sam. Fiat, ltr. 990, kl. G). 10) Nagroda firmy „Standard Nobel" w Warszawie — za największe odchylenie od

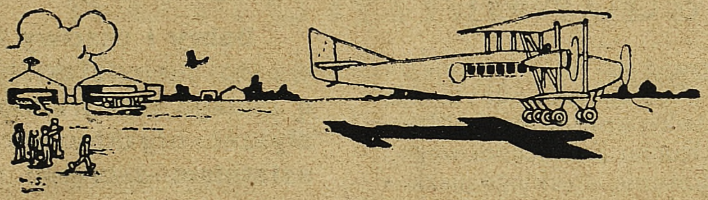
przepisanej szybkości na próbie wytrzymałości — Henryk Liefeldt (sam. Austro-Daimler, ltr. 2.999, kl. D). 11) Nagroda państwowego monopolu tytuniowego — za najlepsze rezultaty na mieszance spirytusowej — Witold Rychter (sam. Tatra, ltr. 1.038, kl. G) 12) Nagroda Tow. „Vacuum oil Company" — za największą przeciętną szybkość na wszystkich etapach łącznie — Józef Grabowski (sam. Lancja, ltr. 2.750, kl. D). 13) Nagroda państwowej fabryki olejów mineralnych „Polmin" — za najlepszą klasyfikację w swej kategorji — Henryk Liefeldt (sam. Austro-Daimler, ltr. 2.999, kl. D). 14) Nagroda akademickiego klubu samochodowego w Warszawie — za najwyższe procentowe odchylenie od minimalnej szybkości, przepisanej dla górskiej próby szybkości na Kocierzy — Zygmunt Rahnfeld (sam. Fiat, ltr. 990, kl. G). 15) Nagroda Tow. „Karpaty" — za najlepsze rezultaty na olejach „Galkar" — Adam hr. Potocki (sam. Austro-Daimler, ltr. 2.999, kl. D). 16) Nagroda S. K. F. szwedzkie łożyska kulkowe — za najlepsze wyniki na samochodzie polskiej konstrukcji — Stanisław hr. Gorzeński-Ostroróg (sam. Stetysz, ltr. 2.700, kl. D).

Plakiety złote i dyplomy za ukończenie raidu ze znakomitym wynikiem: 1) Ciprano Illiano. 2) Henryk hr. Schönfeld. 3) Henryk Liefeldt. 4) Zygmund Rahnenfeld. 5) Władysław Perczyński. 6) Adam hr. Potocki. 7) Charles Betaque. 8) Euzebjusz Dzierliński. 9) Gotfryd Zangl. 10) Józef Grabowski. 11) Władysław Żukowski. 12) Tadeusz Koziański.

Plakietę srebrną i dyplom za ukończenie raidu z dobrym wynikiem: 1) Witold Rychter.

Plakiety bronzowe i dyplony za ukończenie raidu: 1) Wacław Krzeczkowski, 2) Stanisław Gorzeński-Ostroróg, 3) Zdzisław Skarbek-Tłuchowski, 4) Stefan hr. Tyszkiewicz, 5) Pani Franciszka Lüning, 6) Marcel Barthes, 7) Robert Korybut-Daszkiewicz.

Plakiety honorowe przyznano: złoty — komandorowi Raidu, p. Januszowi Regulskiemu: srebrne — wicekomandorom, pp. Załęskiemu i hr. Krasińskiemu. Nagrodę koleżeńską — otrzymała p. Franciszka Lüning, obdarzona burzą oklasków (Steyr).



DWA ŻÓŁWIE.

(Bajka)

Nie żałując sił własnych i ciężkiej fatygi,
Dwa żółwie pod zakładem poszły na wyścigi.
Nim połowę do mety drogi ubieżeli,
Spektatorowie poszli, sędziowie zasnęli.
Więc rzekła im jaskółka: lepiej się pogodzić, —
Pierwej, niżeli biegać, nauczcie się chodzić.

Ignacy Krasicki.



Z RAIDU MIĘDZYNARODOWEGO.

Do pioruna, zatrzymaj pan maszynę.
Psiakrew! kiedy zapomniałem jak to się robi.

Z sali sądowej.

W dniu 26 czerwca r. b. w Wojskowym Sądzie Okręgowym w Warszawie odbyła się rozprawa główna przeciwko kpt. Józefowi Sawczykowi, Redaktorowi „Ruchu Samochodowego" oskarżonemu o spowodowanie ciężkiego uszkodzenia ciała wskutek szybkiej jazdy i nie przestrzegania przepisów o ruchu.

Według stanu ustalonego na przewodzie Sądowym sprawa miała przebieg następujący:

Dnia 31 października r. z. kpt. Sawczyk prowadząc osobiście samochód wojskowy „Ford" jechał ulicą Zjazd od placu Zamkowego w kierunku mostu Kierbedzia. Była godz. 9 m. 40 rano i jezdnia zupełnie pusta. Na prawym chodniku stał chłopiec lat 15 i patrzył w kierunku nadjeżdżającego samochodu. Gdy samochód zbliżył się do chłopca na 5 — 6 metrów, chłopiec zaczął gwałtownie przebiegać przez jezdnię. Kpt. Sawczyk chcąc uniknąć katastrofy, — jednakowo groźnej i dla samochodu i dla jadących nim i dla chłopca,—zahamował gwałtownie i skręcił w prawo o tyle o ile na to miejsce pozwalało.

Dzięki temu chłopiec nie został przejechany, a upadł w lewo od samochodu w odległości 1 — 1½ metra i potłukł sobie kolano, nos i twarz Po wyrównaniu i zatrzymaniu samochodu kpt. Sawczyk razem z policjantem naocznym świadkiem wypądku podeszli do poszkodowanego aby stwierdzić stan jego zdrowia. Chłopiec oświadczył, że nie potrzebuje żadnej pomocy i sam uda się do domu.

Po spisaniu protokułu chłopca zwolniono.

Na podstawie zeznania świadków zostało ustalono, że kpt. Sawczyk jechał z szybkością poniżej 25 km/godz. i jechał przepisowo stroną prawą jezdni w odległości 1½—2 m. od chodnika. Rzeczoznawcy zaś orzekli, że kierowca w tym wypadku zrobił wszystko co od niego zależało i że tylko przytomności umysłu kierowcy należy zawdzięczać ocalenie chłopca jak również nie uszkodzenie samochodu, ponieważ odległość chłopca od samochodu w momencie przebiegania przez jezdnię była bardzo mała, a opanowanie samochodu było utrudnione, gdyż w momencie gwałtownego skrętu spadła opona z lewego przedniego koła.

Sąd wydał wyrok uniewinniający kpt. Sawczyka.

Charakterystycznym było zachowanie się jednego ze świadków strony poszkodowanej, który kategorycznie twierdził, że widział jak chłopiec przebiegał przez jezdnię, jak samochód go uderzył i t. d., a tymczasem na zapytanie sądu wbrew zeznaniom innych świadków i poszkodowanego odpowiedział, że chłopiec przebiegał z lewej strony na prawą. Dopiero gdy przewodniczący udowodnił mu kłamstwo i zagroził aresztowaniem świadek ów wrócił do przytomności, tłomacząc swoje zachowanie się „zdenerwowaniem", brakiem pamięci i t. p.

Jednakże najciekawszym w tej sprawie jest fakt znany zresztą wszystkim automobilistom, że bez względu na okoliczności w każdym wypadku wina musi być po stronie kierowcy. Zachowanie się odnośnych władz w danym razie jest wprost oburzające, ponieważ protokuł policyjny, sporządzony przez policjanta, który sam był naocznym świadkiem wypadku, stwierdza, iż chłopiec potłukł się **przez własną nieostrożność.** Pomimo to, że Rozporządzenie Komisarjatu Rządu o ruchu ulicznym w m. st. Warszawie z dnia 27 maja 1925 r. w rozdziale B) o ruchu pieszym w § 44 powiada: „Nie wolno przebiegać jezdni", chłopiec nie zostaje pociągnięty do odpowiedzialności, a natomiast z miejsca wytacza się sprawę kierowcy, który chyba tyle zawinił, że uratował życie jednemu z łobuzów warszawskich.

Czas najwyższy skończyć z jednostronną odpowiedzialnością: przestrzeganie przepisów obowiązuje jednakowo i piechura i kierowcę.

Niech że czynniki miarodajne nareszcie to zrozumieją.

M. S.

DOBRZY I UCZCIWI KIEROWCY.

Dobry i uczciwy kierowca samochodowy to niebylejaki nabytek! A, niestety, o takiego dziś trudno. Mieliśmy możność słyszeć utyskiwania z tego powodu na ostatniem zebraniu właścicieli taksówek warszawskich.

Pragnąc wnieść poprawą w taki stan rzeczy, porozumieliśmy się ze znanym pedagogiem na polu krzewienia oświaty samochodowej, p. H. Prylińskim, który zagwarantował, że członkom Zw. Wł. Dor. Sam. w razie potrzeby będzie dostarczał kierowców dobrych i uczciwych, zasługujących na pełne zaufanie—wychowanków obecnych lub dawniejszych jego kursów samochodowych.

Kto ma wciąż kłopot ze znalezieniem dobrego i uczciwego kierowcy, niech uda się do Zw. Wł. Dor. Sam., gdzie mu polecą odpowiedniego pracownika.

KOMUNIKATY

Zarządu Związku Właścicieli dorożek samochodowych i autobusów.

URZĘDOWANIE W SEKRETARJACIE ZWIĄZKU.

Ze względu na czas urlopów pracowników Sekretarjat Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych od dnia 1-go lipca 1928 r. czynny będzie od godziny 9-tej rano do godz. 11-tej r. i od 4-tej po poł. do godz. 7-mej wieczór.

WYMIANA KART REJESTRACYJNYCH I PRAW JAZDY.

Zarząd Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych przypomina swoim członkom, że termin wymiany kart rejestracyjnych samochodów, upływa dnia 1-go sierpnia 1928 r. i wymiany praw jazdy dnia 29 października 1928 r.

Celem zaoszczędzenia czasu, straconego przez stanie w kolejce, prosimy o zgłaszanie się do Sekretarjatu Związku, który wyżej wymienione wymiany przeprowadza bez straty czasu, dla każdego członka Związku.

UREGULOWANIE ZALEGŁYCH SKŁADEK.

Prosimy o uregulowanie zaległych składek członkowskich, w przeciwnym razie będziemy zmuszeni przerwać wysyłanie „Ruchu Samochodowego" członkom, którzy nie uregulowali składek za miesiąc maj 1928 r.

Statut Spółdzielni zostanie ogłoszony po zalegalizowaniu.

Z ŻYCIA ZWIĄZKÓW

ZEBRANIE ORGANIZACYJNE CZŁONKÓW SPÓŁDZIELNI.

Dnia 26 czerwca 1928 r. odbyło się Zebranie Członków Spółdzielni w lokalu Związku. Zebranie zagaił vice-prezes Związku p. Karol Weykum, dziękując zebranym za przybycie i za zainteresowanie się, w krótkiem przemówieniu streścił znaczenie Spółdzielni dla właścicieli samochodów. Na przewodniczącego zaproponował wybranie p. St. Maraska, który na assesorów poprosił pp. B. Zielińskiego i S. Dajbora i na sekretarza p. A. Kubalskiego.

Przewodniczący przedstawił zebranym statut Spółdzielni opracowany przez Komitet Organizacyjny, po przeczytaniu i przedyskutowaniu każdego punktu i nadaniu nazwy Spółdzielni — „Spółdzielnia Właścicieli Samochodów Eksploatacyjnych", statut został przez zebranych zaakceptowany. Zalegalizowanie statutu powierzono Radzie Nadzorczej.

Po pięciominutowej przerwie przystąpiono do wyboru Rady Nadzorczej Spółdzielni, do której zostali wybrani jako członkowie: pp. inż. Czesław Zakrzewski, Stanisław Marasek, Karol Weykum, Bolesław Zieliński, redaktor Józef Sawczyk, Władysław Bombała, Stefan Dajbor, Edward Hakiel, Władysław Kociatkiewicz, jako zastępcy pp.: Franciszek Karolewski, Aleksander Kubalski, Roman Szczepkowski, Marja Godlewska, Antoni Gołębiowski, Stanisław Domański, Stanisław Mokrzycki, Józef Zandberg, Zygmunt Gołębiowski, Marjan Burkacki, Szczepan Charlak, Waldemar Klemm, Osuchowski.

Na czem zebranie zostało zamknięte.

Zarząd Spółdzielni zostanie wyłoniony przez Radę Nadzorczą na najbliższem posiedzeniu Spółdzielni.

LISTA SKŁADEK NA KUPNO LOKALU ZWIĄZKU.

(ciąg dalszy)

Aleksander Kubalski	Zł.	4.—
Juljan Wyrębkiewicz	„	4.—
Stanisław Klimek	„	5.—
Razem	Zł.	13.—
Łącznie z poprzednio zebranemi	„	285.—

Przegląd prasy.

GDY NIE UMIESZ SIĘ RUSZAĆ — STÓJ SPOKOJNIE!

O zachowaniu się przechodniów na jezdni tak pisze p. Sęk w „Kurjerze Warszawskim".

„W ostatnich tygodniach byłem świadkiem — a w paru wypadkach i uczestnikiem — różnych „krótkich spięć" ulicznych, spowodowanych niewiarygodną, karygodną nieostrożnością warszawskiej publiczności. Cudem tylko obeszło się bez nieszczęśliwych wypadków...

Jakaś młoda osoba, zagadana z przyjaciółką, rzuciła się w moich oczach, tak jest, rzuciła, pod przejeżdżające auto. Szofer był przytomny, hamulce znakomite: maszyna stanęła, jak wryta, zazgrzytawszy potępieńczo. Na admonicję posterunkowego (działo się przy zbiegu dwuch ruchliwych ulic) młoda osoba zaperzyła się i oświadczyła, że chciała tylko przejśc na drugą stronę ulicy; jeżeli ktoś zawinił, to szofer zawinił, bo powinien hamować, a nawet stawać, kiedy widzi, że ktoś... i t. d. i t. d. Na nic się nie zdało tłumaczenie tej pani, że jezdnia w dużem mieście jest, w zasadzie, dla pojazdów, trotuar — dla piechurów: że przechodząc wpoprzek jezdnię, należy najpierw patrzeć wlewo, potem, wprawo; że nie może istnieć prawo jednostronne, karzące kierowców za najmniejsze uchybienia przepisom i pozwalające publiczności na dowolne spacery na środku ulicy... Pani odwróciła się od posterunkowego, oburzona, i znikła w tłumie, przekonana święcie, że miała rację.

Innym razem, przejeżdżajac prywatnym samochodem, bardzo powoli, koło przystanku tramwajowego, doznałem mocnego erotycznego wstrząsu: w ramiona moje wpadła z inpetem ładna panna! Cóż się okazało? Okazało się, że ta Nadziemska zapomniała, że ulicami naszej stolicy jeżdżą, prócz tramwajów elektrycznych, także dorożki, autobusy i samochody — i wyskoczyła sobie z tramwaju, nie czekając na przystanek, niejako naoślep: szczęście chciało, że szofer był znów łebski chłopak — a ja mam długie ramię. Złapałem „le doux fardeau" przez stopień i błotnik — i pojechałem z nim parę kroków, tuląc go namiętnie do łona...

Wszystko byłoby dobrze, gdyby nie moja żona, która siedziała na nieszczęście na tylnem siedzeniu:

Powiedziała:

— Umówiliście się?

Znam osoby, czytające przy przechodzeniu przez jezdnię gazety. Znam osoby, do tego stopnia baraniejące na ulicy, że pozwolą się przejechać nawet wtedy, kiedy ta ulica jest szeroka, jak plac Saski i odludna, jak Muzeum Narodowe. Znam osoby, czyniące sobie sport z przebiegania przed samochodami. I inne jeszcze (przeważnie płci żeńskiej!), decydujące się na taki, lub inny krok zawsze w ostatniej chwili. Ostatnia kategorja jest prawdziwem utrapieniem wszystkich automedonów. Niejedna maszyna rozbiła się z tego powodu w drobne kawałki — niejeden szofer połamał sobie w takich okolicznościach kości.

Powinniśmy zatem pamiętać o zasadzie. Gdy nie umiesz się ruszać — stój spokojnie! Bezpieczniej jest stać nieruchomo na środku jezdni, nawet w szalonym natłoku pojazdów, niż wyprawiać ryzykowne harce przed chłodnicami maszyn, albo przed łbami koni. Człowieka, przygwożdżonego do miejsca, każdy kierowca, każdy woźnica, zauważy zawsze i objedzie. Ewentualnie, zahamuje — chociażby nawet szpetnie zakląłl!"

Że uwagi i rady p. Sęka są słuszne na ten temat nie może być dwu zdań.

NIE UKRYJECIE PRZED OPINJĄ PUBLICZNĄ POŁAMANYCH KOŚCI LUDZKICH

Na samochodowych cmentarzyskach dróg podmiejskich.

Pod powyższym tytułem umieścił „Kurjer Czerwony" następującą bardzo słuszną uwagę:

„Codziennie krwawe katastrofy samochodowe na iście potwornych drogach podstołecznych. Codzienny jęk ofiar niedbalstwa drogowego, codzienne olbrzymie straty ponoszone przez właścicieli samochodów znalazły należyty oddźwięk w Kurjerze Czerwonym.

Wołaliśmy wielkim głosem na alarm w tej wołającej o pomstę do nieba sprawie.

Zainteresowało się wreszcie i drogami podmiejskiemi województwo warszawskie.

Ale... zainteresowało się w sposób, któremu po prostu wierzyć się nie chce. Oto poprostu jakiś mądrala stamtąd zabronił informować prasę o wydarzających się pod stolicą wypadkach. Cóż za strusia polityka!

Czy w ten sposób poprawi się szosy? Czy ukrywanie przed opinją publiczną potwornych stosunków panujących na drogach zapobiegnie złu?

Nie!

Dlatego wzywamy wszystkich pp. właścicieli i kierowców samochodowych, aby donosili do Kurjera Czerwonego o wszelkich wypadkach i katastrofach, jakie zdarzają się na szosach podmiejskich, skutkiem skandalicznego ich stanu.

Skoro nie chcą nas informować czynniki miarodajne, poinformujemy się sami.

Opinja publiczna musi wiedzieć co się dzieje codziennie na podwarszawskich „drogach śmierci", bo tylko ten sposób jej pozostał, aby ruszyć wreszcie z martwego punktu te czynniki, od których zależy poprawa azjatyckich stosunków drogowych pod samą stolicą!"

INSPEKCJA DRÓG I SZOS POD WARSZAWĄ.

„Przegląd Wieczorny" z dn. 19 Czerwca b. r. tak pojmuje inspekcje dróg i szos.

„Komisje samochodowe warsz. urzędu woj. dokonywują stałych objazdów ważniejszych ośrodków prowincjonalnych i szos w celu przeprowadzania ogólnej rewizji wszystkich autobusów i dorożek samochodowych. Ostatnio komisje wyjeżdżały 2 razy do Kutna, do Włocławka, a w środę skierują się do Mławy. W wyniku przeprowadzanych inspekcyj nakładane są grzywny, samochody zaś są wycofywane całkowicie lub warunkowo do czasu dokonania niezbędnego remontu. Oprócz tego czynna jest na całym obszarze woj. warszawskiego policja drogowa, posiłkująca się 8 motocyklami".

A więc policja posiada 8 motocykli czy w pogoni za przedsiebiorcami dróg? czy też za narzekającymi na dziury i wyboje na drogach i szosach?

Rozwój automobilizmu w Polsce.

P. Leonard Jaroszewski oraz p. Mieczysław Loria stworzyli spółkę p. f. „Studers".

Sp. z ogr. odp. w Warszawie, która objęła przedstawicielstwo samochodów **Studebaker** na Rz. Posp. P. Salon Wystawowy firmy Studers mieści się w Warszawie przy ul. Fredry 4.

W rozmowie z naszym współpracownikiem p. M. Andrzejewskim, Dyrektor firmy p. L. Jaroszewski oświadczył, iż gotów pójść na wszelkie możliwe warunki płatności z naszymi Czytelnikami, specjalnie zaś na autobusowe i dorożki samochodowe. Przychylna ocena z jaką spotykają się samochody Studebaker w szerokich kołach automobilistów dzięki silnej budowie i lekkiej konstrukcji jest najlepszą gwarancję i wybitnem świadectwem dla wozów tej marki.

Jest więcej jak pewne, iż niejeden z naszych członków, bliżej zainteresuje się samochodami Studebaker nabywając takowy dla komunikacji podmiejskiej. Jeden z takich autobusów krąży stale po ulicach Warszawy i każdego z automobilistów zachwyca swym estetycznym wyglądem i wygodnem rozmieszczeniem 24-ch miejsc siedzących, jakoteż działalnością silnika gwarantującego wszelkie bezpieczeństwo, niespodzianki i długi, a pracowity żywot. W dniu 30 czerwca r. b. nastąpiło otwarcie i poświęcenie Salonu Wystawowego firmy Studers (przy ulicy Fredry 4). Poświęcenia dokonał ks. kanonik Kwiatkowski, przy udziale przedstawicieli prasy, świata automobilowego i przemysłowego stolicy.

Nowej placówce życzymy pomyślnego rozwoju.

M. A.

Targi Automobilowe w Łazienkach.

Wystawa Przemysłu Sportowego i Targi Automobilowe, organizowane staraniem Związku Polskich Związków Sportowych Polskiego Komitetu Olimpijskiego w czasie od 7—22 lipca b. r. w Łazienkach na terenie stadjonu Konkursów Hippicznych, wzbudziła znaczne zainteresowanie w szerokich warstwach społeczeństwa ze względu na cel tej imprezy, którym jest zasilenie funduszu olimpijskiego.

Sfery zaś przemysłowe i handlowe interesują się tą wystawą, ponieważ da ona im możność zareklamowania swoich wyrobów i uzyskania nowych rynków zbytu.

Czytelników „Ruchu Samochodowego" sprawa ta winna interesować specjalnie z tego względu, że Zarząd tych Targów wprowadził dział sprzedaży samochodów okazyjnych oczywiście w dobrym stanie.

W okresie więc 2-wu tygodniowym sprzedawcy będą mieli możność ofiarować swoje samochody jaknajliczniejszym zastępom nabywców, którzy zgłoszą się na Wystawę Przemysłu Sportowego i Targi Automobilowe do Łazienek.

Ze stolicy i kraju.

Z WARSZAWY

„Taryfa 50 gr. Kilometr“. Komisarjat Rządu m. st. Warszawy wystąpił z wnioskiem do Urzędu Przemysłowego magistratu o skasowanie na dorożkach samochodowych napisu: „taryfa 50 gr. kilometr“.

Jak wiadomo nadpis ten miał rację bytu gdy istniały taryfy dwuch rodzajów: 80 i 50 gr. kilometr. Urząd Przemysłowy nie przychyłił się jednak do wniosku Komisarjatu Rządu i zdecydował nadpis utrzymać, motywując to tem, że nadpis ten jest konieczny dla osób przyjeżdżających do Warszawy z prowincji, które nie znają taryfy.

Uzasadnienie to nie wydaje się nam słusznem, gdyż obowiązująca taryfa znajduje się zawsze wewnątrz dorożki przed oczami pasażera.

Kierowca - złodziej. W połowie czerwca jeden z właścicieli dorożek samochodowych przyjął kierowcę, który według przedstawionego prawa jazdy nazywał się Stefan Lubański. Po kilku dniach pracy kierowca ów zabrał zarobek z kilku dni, ukradł sporo części zapasowych i uciekł.

Gdy właściciel dorożki samochodowej rozpoczął poszukiwania okazało się iż pod wskazanym adresem mieszka istotnie Stefan Lubański lecz zupełnie inny, który posiada duplikat prawa jazdy, ponieważ oryginał skradziono mu w tramwaju. Stało się jasnem, że tym skradzionym oryginałem posługiwał się ów kierowca-złodziej. Policja wszczęła poszukiwania i dzięki przypadkowi kierowca złodziej dostał się w ręce policji w czasie jednej awantury pijackiej. Poszukiwanym złodziejem okazał się Józef Jankiewicz, karany, pozbawiony prawa jazdy i nigdzie nie meldowany. Ostrzegamy naszych Czytelników przed tym oszustem.

Otwarcie miejskiej komunikacji autobusowej. Otwarcie ruchu autobusowego na pierwszej linji samochodowej (pl. Teatralny — plac Zbawiciela) nastąpił w piątek, d. 29 VI., o g. 10 zrana. Jednocześnie oddany będzie do eksplotacji nowy garaż przy ul. Inżynierskiej, obliczony na 20 maszyn. Ruch na pierwszej linji utrzymywać będzie 8 autobusów (3 pozostaną w rezerwie na przypadek uszkodzenia, remontu i t. d.). Autobusy kursować będą co 6 minut. Przejazd łącznie z postojami trwać będzie 18 minut. Opłata wynosić będzie 10 gr. za kilometr. Wobec tego, że cała przestrzeń wynosi 3 klm., zaprowadzone będą trzy rodzaje biletów: po 10, 20 i 30 gr.

Ostateczne ustalenie rodzaju bruków asfaltowych. Władze miejskie ostatecznie określiły typ bruków asfaltowych, jakie będą obecnie w Warszawie układane w śródmieściu. Będzie to asfalt walcowany, składający się z t. zw. mexfaltu, piasku i żwiru, okazał się on bowiem najbardziej wytrzymały i najodpowiedniejszy dla naszego klimatu i charakteru ruchu kołowego. Nad przygotowaniem masy asfaltowej układaniem jej na ulicach czuwa w dalszym ciągu specjalista, inżynier angielski, delegowany przez firmę, dostarczającą na potrzeby Warszawy wspomniany mexfalt.

Oświetlenie numerów domów. Przy obecnym stanie oświetlenia numerów domów szukanie potrzebnego numeru nie jest zadaniem łatwem dla kierowcy dorożki samochodowej, jest ono często powodem nie zasłużonego wymyślania ze strony pasażera.

To też możemy się pocieszyć, że Prezydent miasta inż. Słomiński wraz z komisarzem rządu dr. Jaroszewiczem, z udziałem przedstawicieli inspekcji elektrycznej magistratu oraz policji, dokonali przy zbiegu ul. Kruczej i Hożej oględzin nowego wynalazku inż. Edwarda Heysmana: lampek bramowych, oświetlających numery domów. Zgaszono światło na ulicy i przekonano się, że lampki te znakomicie oświetlają dojazd i dojście do domów, a poniekąd ulice. Lampki te pozbawione są spodniej ścianki i mają reflektor wysunięty nazewnątrz. Światło, które dotychczas zasłonięte było w skrzynce, rozprasza się przez dolny otwór. Lampki te mają być zastosowane w całej Warszawie.

Redaktor odpowiedzialny: M. Sawczyk.